

## CARACTÉRISTIQUES

### Généralités

#### Vérifications préliminaires

- Assurez-vous qu'il n'y a aucun jeu dans :
  - le mécanisme de direction ou les barres d'accouplement,
  - les roulements de roue,
  - le support supérieur de la jambe ressort,
  - les rotules d'articulation ou les bagues du bras de commande.

**Nota** : si un des composants mentionnés ci-dessus comporte du jeu, vous devez tout d'abord corriger ce jeu avant de procéder au contrôle et au réglage de la roue.

**Impératif** : tous les contrôles et réglage sont à effectuer avec le véhicule vide, le plein de carburant et la pression des 4 pneus effectuées.

- Train avant :
  - parallélisme .....réglable
  - carrossage .....réglable
  - chasse .....non réglable
- Train arrière :
  - parallélisme .....réglable
  - carrossage .....non réglable

### Valeurs de contrôle et de réglage

- Train avant :
  - parallélisme (2 roues) ..... $0,10^\circ \pm 0,10^\circ$  (pincement)
  - carrossage ..... $- 0,3^\circ \pm 0,9^\circ$
  - chasse ..... $4^\circ \pm 1^\circ$
  - différence maxi de la chasse entre la gauche et la droite ..... $0,25^\circ$
- Train arrière :
  - parallélisme ..... $0,20^\circ \pm 0,20^\circ$  (pincement)
  - carrossage ..... $0^\circ \pm 1^\circ$

### Couples de serrage (en daN.m)

- Roue .....14,0
- Fixation inférieur d'amortisseur ..... $10,5 + 60^\circ$
- Fixation bras AR .....8,0
- Contre-écrou de barre d'accouplement .....7,0

## MÉTHODES DE RÉPARATION

**Important** : lorsque vous intervenez sur la direction ou le parallélisme des roues des voitures équipées du **DSTC**, l'adaptation pour l'angle de volant doit être remise à zéro à l'aide de **VADIS**.

- Effectuer un essai sur route.
- Mettre en place l'équipement de mesure sur les roues **AV** et **AR**.
- Installer l'équipement de test conformément aux instructions.
- Positionner les plateaux tournants sous les roues **AV**.
- Utiliser les plateaux tournants permettant d'absorber les mouvements latéraux.

**Nota** : la voiture doit être à niveau lorsque les roues sont placées sur les plateaux tournants. Ceci permet d'obtenir les valeurs correctes lors du contrôle de l'angle de carrossage et de l'angle de chasse.

- Faire rebondir fortement et à plusieurs reprises la suspension **AV** et **AR** lorsque la voiture est descendue sur les plateaux tournants. Ainsi, la suspension reprend la position normale.

**Nota** : l'ordre de travail suivant est recommandé pour obtenir de meilleurs résultats.

- 1 : angle de carrossage **AV**, contrôle et réglage.
- 2 : angles de suspension **AR**, contrôle et réglage.
- 3 : pincement **AV**, contrôle et réglage.

### Train avant

#### Parallélisme

#### Contrôle et réglage

**Impératif** : tous les contrôles et réglage sont à effectuer avec le véhicule vide, le plein de carburant et la pression des 4 pneus effectuées.

- Contrôler que les instruments soient réglés les uns par rapport aux autres, sur les essieux **AV** et **AR**.
- Ceci est extrêmement important pour que le pincement des roues **AV** puisse être réglé par rapport à la ligne de butée de la voiture. La ligne de butée correspond à la ligne créée lorsque les angles de pincement des roues **AR** sont divisés de façon égale (fig.Géom.1).

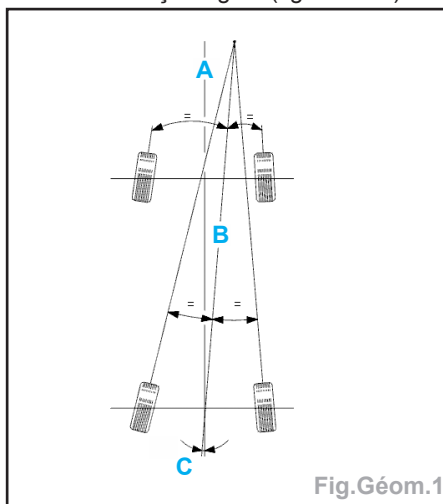


Fig.Géom.1

- La différence entre l'axe de symétrie des roues et la ligne de butée est appelée «l'angle de butée». L'angle de butée ne doit pas dévier de plus de  $0^\circ \pm 0,25^\circ$  par rapport à l'axe de symétrie des roues.
- Le réglage se fait au moyen des barres d'accouplement après avoir desserré les contre-écrous (fig.Géom.2).

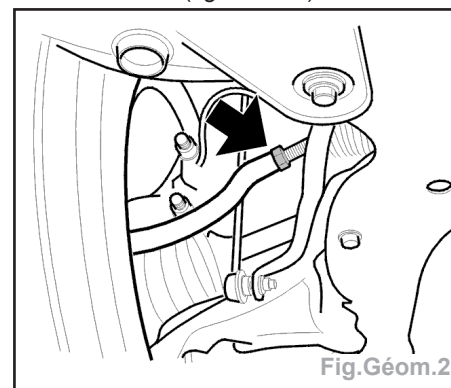


Fig.Géom.2

- Des barres plus longues offrent un angle plus grand, et inversement.

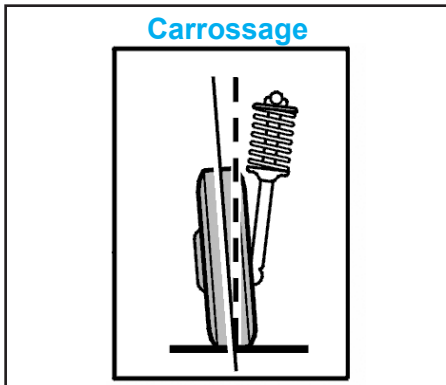
#### Position du volant

- Régler le léger écart dans le volant en même temps que vous rectifiez le pincement dont il est précédemment question.
- Régler la position du volant si vous obtenez des écarts plus importants dans le volant.

**Nota** : voir le chapitre «Direction».

## Carrossage

- Contrôler l'angle de carrossage des 2 côtés.
- L'angle de carrossage se règle en déplaçant l'axe de roue au niveau de l'orifice supérieur dans la jambe ressort vers l'extérieur ou l'intérieur selon la valeur mesurée.



- Si l'axe de roue est centré dans la jambe ressort, le degré d'ajustement est de  $\pm 0,5^\circ$ .

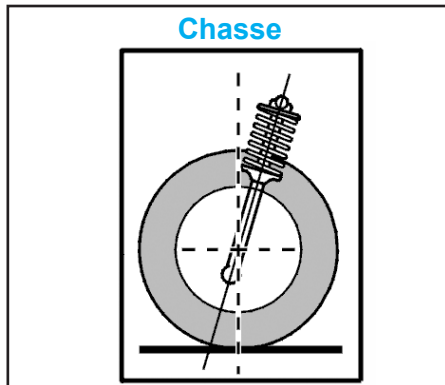
### Réglage

- Surélever le train AV.
- Déposer l'instrument et la roue.
- Remplacer les vis et les écrous maintenant la jambe ressort à l'axe de roue. Serrer jusqu'à obtenir un léger contact.
- Enfoncer ou dégager l'axe de roue au maximum, en fonction de la valeur mesurée par rapport à la jambe ressort.
- Serrer les vis à **10,5 daN.m + 60°**.
- Reposer la roue et les instruments, effectuer un nouveau réglage suivant les instructions.
- Abaisser la voiture sur le plateau tournant.

- Faites basculer la voiture plusieurs fois.
- Contrôler les valeurs.

## Chasse (non réglable)

- Contrôler l'angle de chasse des 2 côtés.
- La valeur correcte est de  **$4,0^\circ \pm 1,0^\circ$** .
- L'angle de chasse ne doit pas varier de plus de  **$0,25^\circ$**  entre les côtés G et le côté D.



## Train arrière

### Parallélisme

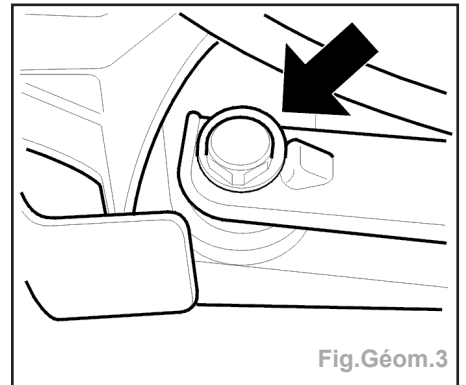
**Nota** : l'angle de butée doit toujours être contrôlé lors de la vérification et du réglage du pincement au niveau des roues arrière.

- Contrôlez que les instruments soient réglés les uns par rapport aux autres, sur les essieux **AV** et **AR**.
- Ceci est extrêmement important pour que le pincement des roues **AR** puisse être réglé par rapport à la ligne de butée de la voiture. La ligne de butée

correspond à la ligne créée lorsque les angles de pincement des roues **AR** sont divisés de façon égale (fig.Géom.1).

- La différence entre l'axe de symétrie des roues et la ligne de butée est appelée «l'angle de butée». L'angle de butée ne doit pas dévier de plus de  **$0^\circ \pm 0,25^\circ$**  par rapport à l'axe de symétrie des roues.
- Contrôler :
  - l'axe de symétrie des roues,
  - la ligne de butée,
  - l'angle de butée,
  - le pincement.
- Réglage :
  - desserrer l'écrou interne sur la barre d'accouplement,
  - régler le pincement à la bonne valeur.

**Nota** : utiliser la vis excentrique (fig.Géom.3).



- Serrer l'écrou à **8 daN.m**.